This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

3 2044 103 259 818

F. O. Stoerk

Der Schutz des Deutschen Handels

165
15.5

HARVARD
LAW
LIBRARY

165
15.5

5711
1066

Separat-Abdruck aus Nr. 26 der „Greifswalder Zeitung" vom 1. Februar 1900.

Der Schutz des deutschen Handels im Seekriege.

Vortrag gehalten am 29. Januar 1900

von

Professor Dr. Stoerk

in der Ortsgruppe Greifswald des Deutschen Flottenvereins.

Druck und Verlag von Julius Abel.
Greifswald 1900.

UKC
EST
Olivart.
NUM. OBRAS 5217
" 10662

Als ich auf die Einladung Ihres verdienstvollen Vorsitzenden mich bereit erklärte, das Meinige beizutragen zur gemeinsamen Sache, zu der großen Idee, die uns alle erfüllt und sich zu einem einzigen Wunsche in uns befestigt, da stand das deutsche Volk mitten in einer hochgehenden politischen Erregung. Da griff jeder von uns täglich mißmutig zu dem Leibjournal, zu dem Blatt Papier, das uns täglich lehrt, was wir lieben, was wir hassen sollen. Von Millionen Lippen klang damals das Wort Delagoa Bai und Durban mit dem Tone verhaltenen Zornes, erbitterter Ohnmacht. Unser aller Augen waren damals nach dem fernen Süden, nach dem Punkte der Küste Afrikas gerichtet, wo deutsche Schiffe durch die kriegerische Seemacht Englands festgehalten, einer in ihrer Dauer demütigenden Untersuchung ausgesetzt waren. Das deutsche Volk, das sich sonst um seinen Bundesrat viel zu wenig kümmert, verfolgte diesmal ängstlich die Geschicke des „Bundesrates", der die deutschen Farben aufs hohe Meer hinausgetragen, mit reicher Ladung die Frucht deutschen Arbeitsfleißes in die weite Welt hinausführen wollte. Hätte in jenen Tagen hochgehender politischer Bewegung unsere Versammlung stattgefunden, manch hartes Wort aus den Tiefen der Volksseele heraus, manch überschäumendes Urteil wäre da zu Tage getreten. Wir sind heute um drei Wochen älter und um drei Wochen ruhiger. Es ist gut, daß es so und nicht anders gekommen; in Fragen der auswärtigen Politik, der diplomatischen Aktion nach Außen muß sich der Einzelne bescheiden und darf nicht, um mit Bismarck zu reden, fremden Völkern die Fenster einschlagen, die die eigene Regierung wieder direkt oder indirekt bezahlen muß. Von amtlicher Stelle wurde mit Recht darauf hingewiesen, daß jene Erbitterung durchaus begreiflich gewesen sei. „Die Frage aber, wie das deutsche Interesse am besten gewahrt werde, kann nur mit ruhiger Ueberlegung geprüft und beantwortet werden. Wir halten es deshalb auch für ganz unangebracht, zu Protest-Versammlungen gegen die „brutalen Gewaltakte Albions" aufzufordern.

In Volksversammlungen und in der Presse mit großen Worten gegen England loszudonnern, kann allenfalls den Wert einer Herzens-Erleichterung haben, bietet aber sonst gar keinen praktischen Vorteil. Mit starken Resolutionen der eigenen Regierung das Gewissen zu schärfen oder den Rücken zu stärken, war im vorliegenden Falle ganz überflüssig. Wogegen man protestiren soll, laut und scharf, das ist die Schlafmützigkeit des Teils unserer eigenen Landsleute, der noch immer nicht erkennen will, daß uns, hätten wir ein starkes Geschwader für die südafrikanischen Gewässer zur Verfügung, diese unangenehmen Zwischenfälle wahrscheinlich erspart geblieben wären, und daß uns nichts so bitter not thut, als die schleunige Verstärkung unserer Flotte!

Damit sind wir in der That bei dem eigentlichen Ziel unserer gemeinsamen Arbeit in der mir gewährten kurzen Stunde angelangt. Wir betrachten es als unsere patriotische Aufgabe nicht etwa im Ueberschwange der Gefühle, die Diskussion bis zur Siedehitze zu steigern, sondern wir überlassen vertrauensvoll der von Recht und Verfassung berufenen, zur Zeit glücklicherweise in kundigsten Händen ruhenden Vertretung des Reiches die vorliegenden Zwischenfälle zur Ehre des deutschen Namens zu erledigen. Wir wollen in rein sachlicher und fachlicher Prüfung der Ursache der Erscheinungen nachgehen und fern von aller Selbstüberhebung an die Untersuchung der Frage gehen, ob es Mittel und Wege giebt, um dem deutschen politischen und wirtschaftlichen Leben die schweren Nackenschläge zu ersparen, die ihm in seiner gegenwärtigen Lage aus dem Seekriege erwachsen. Blicken wir nämlich schärfer zu, so werden wir finden, daß die Fälle der Beschlagnahme des Bundesraths, des Herzogs 2c. nur dramatisch schärfer hervortretende Fälle von Schädigungen und Beeinträchtigungen des deutschen Handels sind. Die ganze Tragweite des Schadens, den unser deutsches Erwerbsleben durch jeden Seekrieg erleidet, mögen nun Engländer Boeren oder Amerikaner Spaniern gegenüberstehen, ist unvergleichlich größer als in den wenigen an der Weiterreise und Löschung behinderten Schiffen zur ziffermäßigen Feststellung gelangen könnte. Was machen die paar tausend Pfund Sterling aus, angesichts der weit größeren Summen, die der deutsche Handel durch die vollständige Verschiebung der Konjunkturen, durch die notwendig rückhaltende Vorsicht des Exports, durch die Unmöglichkeit vertragmäßiger Lieferung gewisser Warengattungen, durch die Erhöhung der Frachten 2c. erlitten hat. Es gilt, diese Züge möglichst plastisch im Gesamtbild herauszuheben, wenn wir zugleich die andere Frage ernstlich studieren wollen: Wie kann dem deutschen Handel Hilfe und Erleichterung in den Fällen des Seekrieges gebracht werden? Wir werden

dabei finden, daß an allen Punkten eine gedeihliche Entwicklung der Handelsmarine, ohne gleichzeitig angemessene Vergrößerung der Kriegsmarine nur die Angriffsfläche des deutschen Verkehrslebens erweitert, ohne daß der Schutz dieser Interessen mit ihrem Wachstum gleichen Schritt hält.

Eins von beiden: Entweder wir sind im Wortsinne ein „geschlossener Handelsstaat" und überlassen den großen Weltverkehr anderen Völkern zur ausschließlichen Domäne, wir setzen unserer Handelsmarine engere Grenzen, wir überlassen unsere Kauffahrteischiffe schutzlos ihrem Schicksal in der Ferne, oder das Deutsche Reich bleibt der Pflicht eingedenk, die ihm die Reichsverfassung im Art. 3 mit den Worten auferlegt: „Dem Ausland gegenüber haben alle Deutschen gleichmäßig Anspruch auf den Schutz des Reichs." Dann muß Umfang, Größe und Beweglichkeit der Kriegsmarine mit der Entfaltung jener Interessen gleichen Schritt halten. Unablässig wächst der Aufgabenkreis unserer tapfern Flotte; die Fülle amtlicher Wirksamkeit nimmt zu nach Umfang und Inhalt. Nach Umfang: denn unsere deutsche Marine hat nicht nur in nord- und südamerikanischen Gewässern die Wache zu beziehen, nicht nur an der Küste Afrikas wichtige Interessen zu wahren. Seit Kurzem hat das Reich zu den Schutzgebieten auch einen weitausgestreckten Kolonialbesitz von Spanien übernommen. Die Karolinen, Palauinseln und Marianen vervollständigen Deutschlands Besitzungen im Südseegebiet und durch unsere ostasiatischen Erwerbungen ist wie jüngst in einem Vortrag im Berliner Centralverein für Handelsgeographie ausgeführt worden ist: „Der Jangtzekiang zu Deutschlands neuem Schifffahrtsgebiet" geworden. Mit dieser räumlich fast unübersehbar gewordenen Ausdehnung der deutschen Seeaufgaben ging aber auch Hand in Hand das Wachsthum der Aufgaben und Dienste, die unsere Marine dem deutschen Volksleben im Auslande und dem gesammten Seehandel zu leisten berufen ist. *) Betrachten wir zu dem Zwecke zunächst im Lichte des jetzt geführten Krieges zwischen England und den südafrikanischen Republiken, welche Erschwerungen und Hemmnisse für den deutschen Handel erwachsen sind und fragen wir uns dabei, ob und wie solche in Zukunft zu verhüten oder doch zu mindern seien.

Da fällt denn zunächst unser Blick auf das Lebens-

*) Man vergl. dazu die überaus gehaltvollen und überzeugenden Ausführungen, die von zuständiger Stelle gegeben worden sind in der jüngst unter dem Titel „Die Steigerung der Deutschen Seeinteressen von 1896 bis 1898" der Flottengesetz-Novelle angeschlossenen Beilage.

element aller Seeschiffahrt auf die Kohle und die jüngste Steigerung der Kohlenpreise, die sich schon jetzt so überaus empfindlich macht und bei längerer Dauer des Krieges natürlich noch viel schlimmer werden wird. Die „schwarzen Diamanten" sind mit einem Male hoch im Preise gestiegen. Diese Steigerung der Kohlenpreise berührt allerdings nicht den Verkehr zwischen deutschen Häfen und den Vereinigten Staaten, weil hier fast ausschließlich deutsche oder amerikanische Kohle verwendet wird, wohl aber den Verkehr nach Südamerika, nach Afrika, Australien und Ostasien; namentlich die Hauptkohlenstationen Port Said und Colombo werden von dieser Steigerung der Kohlenpreise betroffen. Mit der unserer modernen Schiffstechnik eigenthümlichen beträchtlichen Steigerung der Fahrgeschwindigkeit ist ein überaus großer Konsum an Kohle notwendig verbunden. Die Verkehrsstaaten suchen die Beweglichkeit ihrer Schiffe zu steigern durch Aufrichtung von sog. Kohlenstationen in der Richtung der befahrensten Seewege. Solche technische Stützpunkte besitzt natürlich vor Allen derjenige Staat, der seit Jahrhunderten eine weitausblickende und großangelegte, vielfach freilich gewaltthätige Kolonialpolitik betrieben: England besitzt solche Kohlenstationen in großer Zahl, sowohl im mittelländischen Meer, zwischen Gibraltar und den Dardanellen, wie in Asien und Amerika. Die anderen Staaten sind jetzt erst mühselig am Werke für sich und ihre Handelsflotten solche unentbehrliche Stützpunkte zu gewinnen. Die Suche nach dazu tauglichem „herrenlosen" Land ergiebt nur eine recht dürftige Ausbeute. Denn die Völker, welche vorahnend ihre Gedanken auf die Gestaltung der politischen Welt in den kommenden Jahrhunderten gerichtet hatten, haben längst die weltfernsten Inseln und aus dem Ocean aufsteigenden Felsenriffe ihrer staatlichen Herrschaft unterworfen. Wenn auch für die Zwecke, die wir hier im Auge haben, nicht die Ertragskraft des Bodens, nicht Reichthum der Naturschätze in betracht kommen, sondern nur günstige örtliche Lage, so muß doch anerkannt werden, daß auch in Ansehung solcher Gebiete die Welt verteilt ist. Deutschland kommt zum Diner zu spät. Was noch übrig bleibt, ist unwirtliches schnee- und eisbedecktes Polarland, abseits von dem Weltverkehr gelegene Punkte, die nur zeitweilig über das Meeresniveau herausragen und daher jenem Verkehrszweck zu dienen meist untauglich sind. Selbst der schüchterne Versuch, den ein deutscher Rheder jüngst machte, um auf der zur Spitzbergengruppe gehörigen kleinen Bäreninsel eine Walfangsstation und Thrankocherei zu gründen — wobei es einen Augenblick den Anschein hatte, daß das Deutsche Reich über die bis dahin als herrenlos angesehene Insel seine Schutzgewalt ausstrecken könnte, — ich sage selbst bei

diesem recht kleinlichen Anlasse ging ein Sturm der Auflehnung durch die norwegischen und russischen Blätter, — und das nordländische Helgoland blieb uns versagt, — freilich ein leicht zu verschmerzender Verlust. Umsowichtiger wäre aber für den deutschen Schiffahrtsverkehr ein solcher Ruhepunkt im Mittelländischen Meer, im schwarzen und roten Meer, in den ostasiatischen Gebieten. Da hängt aber, wie gesagt, überall, wie in den Schauspielhäusern der Großstadt am Abend über der Theaterkasse der Zettel mit der Aufschrift: Ausverkauft!! — kein Plätzchen mehr zu haben und sei es das allerbescheidenste. Hier muß das Reich eben aus fremder Hand aus staatlichem Besitz heraus einen solchen Punkt zu erwerben suchen, der dann natürlich von unserer Kriegsmarine mit aller Sorgfalt gehütet und geschützt werden muß.

Als unser Kaiser vom Zug ins Heilige Land zurückgekehrt war, da trug man sich lange mit der Hoffnung, daß er für Deutschland an der Küste Kleinasiens eine solche Heimstätte als kostbares Reiseangebinde mitbringen würde. Die damals in sachkundigen Organen oft erörterte Aussicht auf eine solche türkische Gebietscession für die Zwecke einer Kohlenstation blieb unerfüllt. In den letzten Wochen winkt diesem in allen Seefahrtskreisen dringend gehegten Wunsch neue Hoffnung. Wie von mehreren Blättern übereinstimmend gemeldet wird, beabsichtigte die deutsche Regierung, die portugiesische Kolonie Macao als Kohlenstation zu erwerben. Wir müssen abwarten, welche Antwort darauf aus dem Auswärtigen Amt erfolgen wird. Macao liegt an der Mündung des Hsikiang, südlich von Kanton und würde sich als Kohlenstation wohl eignen. Die große völkerrechtliche Schwierigkeit liegt bei allen Kohlenstationen darin, daß diese Punkte notwendig Eigentum des Staates sein müssen, der sie in den Hilfsdienst seiner Marine einstellen will. Mit der Pachtung fremder Territorien für diesen Zweck ist im Kriege nicht gedient. Gerade im Ernstfalle dringendsten Bedarfs würde die Einrichtung versagen und nicht ein Centner Kohle würde aus einem solchen fremdherrlichen Kohlenmagazin einem deutschen Schiffe zu statten kommen, da dann die Duldung einer Kohlenstation sich als Verletzung der Neutralität darstellen und für den verpachtenden Staat mit großen diplomatischen Schwierigkeiten verbunden wäre. An die große Chance ist ja nur sehr selten zu denken, daß die zu gewinnende Kohlenstation zugleich der Bodenbeschaffenheit nach eine Quelle für reiche Kohlenproduktion sei. Diese überaus günstige Chance scheint dem Deutschen Reiche in der jüngsten chinesischen Erwerbung zugefallen zu sein, so daß Kioutschou unter einem doppelten Gesichtspunkt als wertvoller Stützpunkt für unsern deutschen Handel zu begrüßen ist.

Eine zweite Gruppe von Nachteilen und Schäden, die dem Deutschen Handel aus dem jetzt entbrannten Krieg erwachsen sind, ergab sich aus dem unzulänglichen Kabelbesitz des Deutschen Reiches. Unser wichtigster Nachrichtendienst des Handels liegt in den Händen der Engländer. Der Konflikt in Südafrika hat der Welt zum ersten mal auf das Empfindlichste die fast schrankenlose Uebermacht zum Bewußtsein gebracht, die England im Laufe der letzten Jahrzehnte auf dem Gebiete des überseeischen Nachrichtendienstes sich zu verschaffen gewußt hat. Rastlose, mit weitausschauendem Blick gepaarte Thatkraft auf der einen, schier unbegreifliche Thatenlosigkeit auf der anderen Seite hat diese Uebermacht bis zu ihrer jetzt empfundenen Bedeutung wachsen lassen. — Ich bin weit davon entfernt, im hochkultivirten englischen Volke einen Feind zu erblicken, dennoch kann uns hier das Wort des Dichters von Nutzen sein, das Wort:

Lehrt Dich der Feind, was Du kannst,
Lehrt Dich der Freund, was Du sollst.

Statt hohle Redensarten gegen Albion loszulassen, erweist man, glaube ich, seinem eigenen Lande einen weit größern Dienst, wenn man sich ernst und gewissenhaft darüber Rechenschaft giebt, was England auf diesem hervorragenden wichtigen Gebiete des internationalen Verkehrs gethan, Mustergiltiges geschaffen hat. Von den am Schlusse des Jahres 1899 bestehenden sämmtlichen Kabellinien von circa 320000 km befinden sich 200000 in englischen Händen. Die Kriege Frankreichs in China, Madagaskar, Siam haben gezeigt, daß das Foreign Office in London von allen diplomatischen Verhandlungen und kriegerischen Aktionen im Auslande früher informirt war, als das Ministerium der Auswärtigen Angelegenheiten in Paris. Ueberall macht sich nunmehr in den Parlamenten und Staatsregierungen das dringende Bestreben erkennbar, sich im Kabelverkehr von Englands Uebergewalt frei zu machen.

Daß England von seinem fast weltbeherrschenden Kabelmonopol in Tagen eines für Großbritannien sehr blutigen und unglücklichen Krieges keinen eben großmütigen Gebrauch macht, wird keinen von uns Wundernehmen. Der Krieg ist ein hartes Handwerk und läßt für weichmütige Erwägungen weder Zeit noch Stimmung. Um die Nachrichten von der Mobilisirung, Truppenverschiebung, kriegerischen Verfügungen anderer Art nicht vorzeitig zur Kenntniß des Feindes gelangen zu lassen, hat England über die zunächst in Frage kommenden Linien die Kabelsperre verhängt. Und ich trage die feste Ueberzeugung, daß jeder andere europäische Staat in gleicher Lage ganz ebenso gehandelt hätte, ebenso hätte handeln müssen. Für die Handhabung des telegraphischen

Verkehrs mit Mittel- und Südafrika ist gegenwärtig eine Verfügung des britischen Generalpostmeisters maßgebend, die besagt, daß im Verkehr mit den genannten Gebieten alle chiffrirten oder in verabredeter Sprache gehaltenen Telegramme ausgeschlossen sind, und daß die in offener Sprache abgefaßten Telegramme, gleichviel ob es Staats- oder Privat-Telegramme sind, der Censur unterliegen. Die russische Regierung hat an die Kabinette die amtliche Rundfrage gerichtet, ob nach ihrer Ansicht die Anhaltung und Zurückweisung aller, nicht nur privaten, sondern auch amtlichen Depeschen nach und von den beiden südafrikanischen Republiken mit den Bestimmungen der in Petersburg 1875 von den Mächten abgeschlossenen internationalen Telegraphen-Union vereinbar sei. Rußland bezieht sich hierbei auf den Artikel 7 des ebengenannten Abkommens. Der angezogene Artikel 7 spricht allerdings nur von der Verhinderung der Beförderung von Privat-Telegrammen. Er lautet: „Die hohen vertragschließenden Teile behalten sich die Befugniß vor, die Beförderung eines jeden Privat-Telegramms zu verhindern, welches für die Sicherheit des Staates gefährlich erscheint oder gegen die Landesgesetze, die öffentliche Ordnung oder die guten Sitten verstößt.“ Nach dieser Bestimmung hätte England wohl nicht das Recht, die Beförderung von amtlichen Depeschen zu verhindern. England kann sich aber, um darzuthun, daß es trotz dieser Bestimmungen befugt sei, nicht nur Privat-Telegramme, sondern auch Staats-Telegramme von der Beförderung auszuschließen, auf den Artikel 8 des internationalen Abkommens berufen. Dieser Artikel lautet: „Jede Regierung behält sich ferner die Befugniß vor, den internationalen Telegraphendienst auf unbestimmte Zeit, wenn sie es notwendig erachtet, entweder überhaupt oder nur auf gewissen Linien und für gewisse Arten von Korrespondenzen einzustellen, wobei ihr jedoch die Verpflichtung obliegt, hiervon sofort jeder der übrigen vertragschließenden Regierungen Kenntniß zu geben.“ Selbst zugegeben, daß hier eine gewisse Unklarheit vorliegt, so hat es doch etwas Humoristisches an sich, Rußland als den Vorkämpfer für Verkehrsfreiheit England gegenübertreten zu sehen! — Der Staat ist eben noch nicht geboren, der zumal in Kriegszeiten seine Telegraphenlinien dem ungehinderten Gebrauch auch des Gegners, seiner Kundschafter, den offenen und stillen Bundesgenossen des Feindes zur unkontrollirten Verfügung stellt. Daß dabei auch der neutrale Handel, der kaufmännische Nachrichtendienst leidet, daß kommerzielle Depeschen auf tote Linien geraten, hinter den Staatskorrespondenzen weit zurückstehen, verstümmelt und ängstlich geprüft werden, das alles liegt in der Natur der Dinge. Dagegen giebt

es nur ein Mittel: das Deutsche Reich muß sich und den Nachrichtendienst seines Auslandshandels emancipiren, frei machen von englischer gutwilliger Duldung. Dem deutschen Handelsverkehr ein deutsches Kabelsystem! Dem Wunsche wird und muß Befriedigung zu teil werden.

Aber freilich meine Herren, ein Kabelnetz ohne beträchtlich erweiterte Kriegsmarine ist völlig undenkbar! Das Reich macht schon im Rahmen seiner bisherigen Mittel zahlreiche Versuche zur Erweiterung seiner Kabelverbindung. Das deutsche Kabel Emden-Vigo über die Portugal gehörenden Kapverdischen Inseln würde Deutschlands afrikanische Besitzungen von England unabhängig machen. Im Reichshaushaltsetat sind bereits größere Etatposten eingestellt, aber sie reichen natürlich nicht entfernt an das wirkliche Bedürfnis heran. Die hohe Rentabilität einzelner Kabelanlagen ruft auch die Unternehmungslust privater Gesellschaften, die Initiative Einzelner in dieser Richtung wach. So hat im Februar 1899 die Gründung einer Deutsch-Atlantischen Telegraphengesellschaft stattgefunden. Sie hat sich zur nächsten Aufgabe gemacht, ein Kabel von Borkum über die Azoren nach Newyork zu legen, welches eine von fremden Einflüssen unabhängige telegraphische Verbindung zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von Nordamerika herstellen soll. Aber selbst wenn wir allmälig durch staatliche und private deutsche Anlagen das Kabelmonopol Englands gebrochen haben, ist damit noch nichts gethan. Zu jedem Kabelnetz, zu seinem Schutz, zur Wiederherstellung von zerstörten Kabeln gehört eine mächtige jederzeit parate Flotte. Mit der Flotte erst gewinnt das Kabel seine volle verkehrsrechtliche Bedeutung. Die internationale Konferenz zu Paris im Jahre 1882, welche die Unantastbarkeit der unterseeischen Kabel-Verbindungen in Friedenszeiten beschloß, hat im Artikel 15 des Vertrages ausdrücklich erklärt, daß nach Ausbruch eines Krieges die gegnerischen Parteien in keiner Weise beschränkt seien und ihnen vollständige Handlungsfreiheit zustehe. In dem Kriege mit Spanien haben die Vereinigten Staaten von Nordamerika keinen Augenblick gezögert, die von Kuba ausgehenden Kabel, soweit sie deren habhaft werden konnten, zu zerschneiden. Auch den Verkehr auf dem von Manila nach Hongkong führenden Kabel haben die Amerikaner damals unterbunden. Alle diese Kabel gehörten englischen Gesellschaften. Anläßlich dieser Erfahrungen hat die britische Admiralität Vorsorge getroffen, daß eine größere Anzahl ihrer Marineoffiziere sich mit allen auf die Kabelinstandsetzungen bezüglichen Arbeiten vertraut mache, damit, wenn ein Kabel durch Kriegführende zerschnitten wird, eine Zusammenfügung der Enden baldigst wieder er-

folgen könne. Die englischen Kriegsfahrzeuge sind mit Instrumenten zur Zerstörung wie zur Wiederherstellung unterseeischer Kabel ausgerüstet, und schon in Friedenszeiten ist man beflissen, den Gebrauch dieser Instrumente zu üben. — Wir sehen also, wir haben uns so in einer Art naiver Selbsttäuschung befunden, als unser deutscher Handel, fast wie in den Tagen der Hanse, sich ohne staatlichen Schutz, ohne Deckung durch eine gleichmächtige Kriegsflotte auf den großen Weltmarkt begab. So ist es denn nur natürlich, daß alle am Handel und Verkehr beteiligten Kreise jetzt den dringenden Wunsch nach Kabel und Flotte in ihrer unlöslichen Verbindung erheben.

Ungleich geringer als im submarinen Kabelverkehr sind die Störungen, die dem deutschen Seehandel im ausländischen Brieftransport zur Zeit eines Seekrieges erwachsen. Hier hat sich an allen Punkten der Erde ein so sorgsam und mannigfaltig entwickeltes Netz von Verbindungen herausgebildet, daß, vom Kriegsschauplatz selbst abgesehen, immer neue Wege und Kanäle sich ermitteln lassen, deren sich der Briefverkehr bedient, um auch in Kriegszeiten die für Handel und Verkehr unentbehrliche Verbindung aller Kontinente aufrecht zu erhalten. — Bei der Beschlagnahme der deutschen Dampfer „Bundesrath" „General" und „Herzog" kam auch die Störung des internationalen Postverkehrs zur Diskussion, allerdings nur als Folgeerscheinung, nur erheblich für die Fixirung der von England an Deutsche Rhedereien zu leistenden Entschädigungssummen. Kriegerische Maßregeln der kriegführenden Parteien gegen Handelsschiffe in der Absicht um gefährlichen Korrespondenzen vorzubeugen, kommen in der Geschichte des internationalen Rechts nur selten vor. An sich haben Postdampfer nicht die Stellung von Staats- oder Kriegsschiffen. Sie führen die Postflagge, sie werden vom Publikum bevorzugt, weil sie meistens die leistungsfähigsten, bestverwalteten, oft auch schnellsten Schiffe sind; in manchen internationalen Verträgen wird ihnen eine bevorzugte und schleunige Abfertigung zugesichert. Aber im Uebrigen sind sie Privatschiffe und stehen unter den Regeln der einfachen Kauffahrteischiffe. Freilich, läßt sich nachweisen, daß das Schiff Depeschen und Korrespondenzen im Dienste des Feindes, der Heeresleitung etc. befördert, dann allerdings verliert es seinen privaten Charakter und unterliegt dem strengen Kriegsrecht, da der Dienst, der dadurch dem Feinde geleistet wird, unter Umständen weit höher sein kann, als die ganze kriegerische Aktion eines großen Truppenkörpers. Direkt hat daher der deutsche Seehandel auch in den Zeiten eines Seekrieges nichts Ernstes für den Bestand seines Postverkehrs zu befürchten, keinen direkten Angriff seiner Interessensphäre; wohl aber

einen indirekten, dann, wenn das Postschiff zugleich wegen Verdachts der Kontrebande angehalten, durchsucht und so an der Fortsetzung seiner Seereise verhindert wird. Damit gelangen wir an den praktisch so überaus wichtigen Fragenkreis der Kontrebande und der rechtlichen Stellung des neutralen Seehandels zu den kriegführenden Parteien. Angesichts der überaus umfangreichen Diskussion über die hier zu Tage tretenden Meinungen werde ich mich auf die Darstellung der Grundfragen beschränken und Ihnen nicht die seit mehr als 150 Jahren bestehende litterarische und politische Polemik vorführen. Die ganze Diskussion läßt sich in der That auf wenige Kernpunkte zurückführen. Wir stellen uns gleichsam auf diesen „Spionskopje," um ein uns allen so geläufig gewordenes Wort mit sympathischem Klange zu benutzen, — und überschauen von da aus die ganze Situation.

Seit der Mitte des 17. Jahrhunderts hat sich mit immer zunehmender Schärfe und Deutlichkeit die Machtsphäre der einzelnen Europäischen Staaten unter absoluter Monarchengewalt abgegränzt. Die Staaten sind geschlossene Staaten [territoria clausa] geworden. Die Fürsten vereinigen in ihrer Person die gesamte Staatsgewalt, sie verkörpern die Einheit von Land und Volk als „Krone Preußen," Frankreich, England u. s. w.

In den zahlreichen Bündnissen und Allianzen des 17. und 18. Jahrhunderts verschiebt sich die politische Macht bald nach dem Westen, bald nach dem Osten und Nordosten. Aber in Krieg und Frieden heben sich immer deutlicher die einzelnen Staaten als große Gesamtkörperschaften ab, die sich bald an den Allianzkriegen beteiligen, bald wieder sich zeitweilig von den Kriegshändeln fern halten, als Medii in bello am Ausgang des Krieges gleichsam unbeteiligt blieben. Der Ausdruck „Neutrale" ist späteren Ursprungs und aus dem französisch-englischen Sprachgebrauch abzuleiten. Es hat sehr lange gebraucht bis sich allmälig die Ueberzeugung auch in der Praxis befestigte, daß die Staaten, die am Ausgange des Krieges unbeteiligt sind, sich auch an der Kriegführung nicht beteiligen dürfen, da sie sonst in die Stellung von Kriegsparteien einrücken müßten. Deutsche Fürsten vermieteten oder verkauften ihre Landeskinder an fremde Kriegsmächte, selbst nach Amerika hinüber übers weite Meer, und schweizer Kantone sahen es als ihr althergebrachtes Recht an, durch sogenannte Kapitulationen Soldtruppen an kriegführende Parteien, oft an beide zugleich zu überlassen. Daß hier doch effektive Kriegsunterstützung vorlag, die Erkenntnis und Einsicht ist erst im 19. Jahrhundert weiteren Kreisen klar geworden. Die Gründe für diese Entwicklung liegen auf sehr verschiedenen Gebieten des

staatlichen Lebens. Hier mag es genügen, wenn wir sagen, Frankreich und Preußen haben den Wechsel der Anschauungen vorbereitet: beide haben zum ersten Male in der Kriegsgeschichte Europas den Begriff des Volksheeres geschaffen. Frankreich in seiner großen Levée en masse während der Kämpfe gegen die monarchische Coalition, Preußen in der Scharnhorstischen Organisation des Heeres und der Landwehr. Von da ab hat sich der Standpunkt in Theorie und Praxis befestigt: am Kriege dürfen sich nur Kriegsparteien beteiligen, die aber dann mit ihrer ganzen Persönlichkeit, mit Land und Leuten im Kriegsstande sich befinden. Die übrigen Glieder der Staatengesellschaft haben sich von jedem Eingriffe, von jeder Beteiligung, von jeder Behinderung, aber auch von jeder Begünstigung einer Kriegspartei fern zu halten. Die festländischen Grenzen der Staaten lokalisiren so das Geltungsgebiet von Krieg oder Neutralität. Durch die Neutralität ist die Dauer der Kriege, wie jüngst in der akademischen Festrede zur Feier der Jahrhundertswende zutreffend betont worden ist, abgekürzt und örtlich der Kriegsschauplatz eingeengt.

Als Bourbakis Armee nach der dreitägigen Schlacht bei Belfort sich Manteuffel gegenüberfand, der von ihr unbedingte Waffenstreckung forderte, da begab sich Bourbaki, auf das zunächst liegende schweizerische Gebiet, — dort wurde die ganze Armee durch den eidgenössischen General Herzog mit kleiner Truppenmacht entwaffnet und so wurde es verhindert, daß die kleine Schweiz etwa ihr neutrales Gebiet zur Sammlung und Wiederaufrichtung französischer Truppenteile benutzen ließ. Seither haben sich die Einrichtungen der strikten Neutralität im festländischen Verkehr immer klarer herausgebildet. Die Staaten sind sorgfältig bemüht, sich von jedem Schritte fernzuhalten, der als Parteinahme für die eine, oder Unterstützung der andern angesehen werden könnte. Und diese Haltung wird den Staatsleitern oft nicht leicht bei den mit ausreichender Deutlichkeit heute mehr als je hervortretenden stürmischen Neigungen der Bevölkerungsmassen für den Kriegsteil, dem sie ihrer ganzen sittlichen Ueberzeugung nach als rechtswidrig Angegriffenen, moralisch zum Siege verhelfen möchten.

Nicht in gleicher Klarheit und nicht in gleichem Tempo hat sich die Vorstellung von der notwendig reservirten Haltung der neutralen Staaten im Seekriege herausgebildet. Verbleiben selbst und ihre Kriegsmarinen streng innerhalb der Linie, auch die ihnen durch die Neutralität vorgezeichnet ist, so ist hier die Staaten doch der Anteil, den der Einzelne, der diesseitige Unterthan, der Kaufmann, Rheder am fremden Kriegsunternehmen hat, weit schwerer kontrollirbar, als im festländischen Verkehr.

Hier lockte den Kaufmann und Schiffer früher nur zu leicht die Aussicht auf hohen Gewinn, da ja beide kriegführende Teile geneigt sind, für ihren Bedarf in Kriegszeiten, für die Zufuhr aller Lebens- und Kriegsmittel die höchsten Preise zu bezahlen. Bei jedem Krieg ist die Produktion zweier Völker gemindert und der Konsum gesteigert. Diese Preischance auszunutzen, war von jeher das heißersehnte Ziel des Seehandels. In größtem Umfange in den Tagen der Kreuzzüge. Als damals die christlichen Völker Europas zur Befreiung des h. Landes ganze Völkerzüge nach dem Orient richteten, als die Kreuzfahrer ihrem idealen Unternehmen nachgingen, da waren es gerade die südeuropäischen Hafenstädte Italiens, Frankreichs, die den Anhängern Mohamets Kriegsbedarf in Menge zuführten. Der Seehandel Europas stärkte die Widerstandskraft des Ungläubigen gegen die Kreuzfahrer. Der Papst suchte dem Uebel zu steuern und belegte daher mit dem Banne jene Verräter, wie es in den Bannbullen hieß, die den unerbittlichen Feind der Christenheit durch Zufuhr von Kriegsbedürfnissen unüberwindlich machten und sich so selbst als Feinde der heil. Sache erweisen. Seitdem wird jede verbotene Warenzufuhr, namentlich der Transport von Kriegswerkzeugen, militärischer Bedarfsmittel etc. als contra bannum, — Kontrebande bezeichnet.

Die Reaktion der Staatsmarinen hat nun im Laufe der Jahrhunderte ein sehr umständliches Verfahren für Anhaltung, Durchsuchung und Verhandlung vor besonderen Gerichten den sog. Prisengerichten zur Entwickelung gebracht. Es ist sehr summarisch und zeichnet sich namentlich durch eine wenig entgegenkommende Regulirung der Beweislast aus; gleichwohl muß anerkannt werden, daß namentlich in den englisch-amerikanischen Prisengerichtsentscheidungen Proben großen juristischen Scharfsinns enthalten sind. Die Strenge dieser Gerichte ist heute wesentlich gemildert. Der Grund liegt darin, daß die modernen Verkehrsstaaten bei ungerechten Verurteilungen oder Schädigungen ihrer nationalen Schiffe mit nachträglichen gewichtigen Entschädigungsansprüchen hervortreten und so den verurteilenden Staat wieder nötigen, den angerichteten Schaden mit reichen Zinsen wieder gut zu machen. Die Prisen, die Frankreich im Laufe der Jahre 1870/71 gemacht hat, sind ihm sehr teuer zu stehen gekommen. Aber auch die Schiffer und Rheder sind heute viel vorsichtiger geworden. Der enorm hohe Wert unserer modernen Schiffspaläste, die genaue Einhaltung des Fahrplans, all diese wirtschaftlichen Werte sind dem modernen Rheder in den Kulturstaaten viel zu kostbar, um sie für relativ zweifelhaften Gewinn zu bedrohen. Es wird daher thatsächlich weniger Kontrebande verfrachtet, — auch sorgen

die Staaten rechtzeitig in Frieden und, wie wir bei Transvaal sehen, im großartigsten Umfang für die Bedürfnisse der Kriegstage. Uebrigens hat auch das deutsche Reich ausdrücklich durch Reichsgesetz vom 3. Mai 1884 seine Prisengerichtsbarkeit geordnet, das Detail einer kais. Verordnung überlassend.

Daß nun die Zufuhr unzweifelhafter Kriegskrotrebande an den Gegner von der kriegführenden Macht nicht geduldet zu werden braucht, das liegt wohl klar zu Tage. Im Wesen sind Land- und Seekrieg völlig gleich. Und ich möchte die Landarmee sehen, die nicht jede für den Feind bestimmte Waffensendung, Kriegsmunition, Nahrungsmittel etc. entweder mit Beschlag belegte, oder zerstörte! Ob nun derartige Waren, die unmittelbar die Leistungsfähigkeit, Widerstandskraft des Gegners zu erhalten oder zu steigern geeignet sind, unter Feindesflagge oder unter der Flagge eines Neutralen transportirt werden, ist für das Kriegsziel, für das Verhalten des geschädigten Staates gleichgültig. Unzweifelhafte Kriegskontrebande darf dem Feinde nicht zugeführt werden, — sie unterliegt daher der Konfiskation. Solange die Menschen nicht mit Engelsflüglein zur Welt kommen, solange die harte Not des Krieges nicht von uns genommen ist, solange wird unzweifelhafte Kriegskontrebande das Objekt des freien Zugriffes der geschädigten Kriegspartei bleiben. In dem Punkte sind alle Teile einig, — bis auf die Handelsleute und Reeder, denen dadurch der erhoffte Gewinn entgeht. Schwerwiegende Bedenken erheben sich in der Frage nur darum, weil es (von einigen Warengattungen abgesehen) garnicht sicher festzustellen ist, was als Kriegshülfe angesehen werden kann, was nicht. Die Lehre sucht seit Jahrhunderten die Unterschiede festzulegen zwischen unmittelbarer und mittelbarer Kontrebande. Vergeblich! Immer wieder wird in den Lehrbüchern der Versuch gemacht, die Grenze festzulegen. Es ist ein unmögliches Beginnen. Staatspraxis und Lehre sind zudem bei der Abgrenzung des erlaubten und des unerlaubten Sachgüterumlaufs auf ein falsches Geleise geraten. Jede Wirtschaftsperiode hat ihre eigenen Anschauungen über Kontrebande und Kriegshülfe. Der Weltumlauf der Güter macht heute eine ernste Kontrole fast unmöglich. Ein Kabeltelegramm öffnet heute die Kornsilos Argentiniens für Japan und die Japans für Kioutschau, — am letzten Ende haben wir dann aber doch mit Hülfe Argentiniens Kornfrüchte in genügender Masse in unserer ostasiatischen Kolonie. Die Mittel der Kriegführung laufen eben Hand in Hand mit der Neu- und Umgestaltung des Wirtschaftslebens. Objekte, welche noch vor einem Jahrzehnt auch bei ängstlichster Prüfung nicht als gefährlich

angesehen worden wären, müssen heute unzweifelhaft als taugliche, ja unentbehrliche Mittel für den Krieg angesehen werden: Fesselballons, Scheinwerfer, Lokomobilen, Akkumulatoren. Ein Beispiel aus dem unglückseligen Krieg in Südafrika hat sich ganz besonders unserem Gedächtnis eingeprägt: Keinem noch so vorsichtigen Prisenrichter wäre es bis vor wenigen Monaten eingefallen, für Afrika bestimmte Sendungen von — Stachelzaundraht für Kriegskontrebande zu erklären. Kein Mensch hat bisher daran gedacht! Jetzt hat die geradezu geniale Kriegführung eines um seine Freiheit ringenden bewundernswerten Heldenvolkes uns gezeigt, daß in dem so überaus einfachen Mittel ein Kriegsbehelf von ganz hervorragendem Werte steckt und es ist daher nur in der Natur der Dinge gelegen, daß der Kapitän eines englischen Kreuzers eine Schiffsladung voll Stachelzaundraht im Interesse seines Heimatstaates nicht ohne Weiteres wird passieren lassen. Die Engländer ließen sich dagegen Tausende und Tausende von Kneifzangen aus der Heimat nachschicken, um gegen diese neuartige Kriegführung „gewaffnet" zu sein. Hätten die Boeren Seekriegsmittel, so würden natürlich auch diese wieder dem Transport der Berge von Kneifzangen nicht gleichgiltig zugesehen haben.

Ob solche Sendungen nun von einem staatlichen Organ ausgingen oder ob die abgesandten schwimmenden Waren Eigentum von Privaten, von Engländern oder Neutralen sind, ist wie wir sehen, für die Beurteilung ihrer Gefährlichkeit völlig gleichgiltig. Eine sichere Formel dafür, was Kriegskontrebande ist, was nicht, ist bisher nicht gefunden und wird sich auch in Zukunft nie finden lassen. Hieraus erwächst nun natürlich auch für den neutralen Handel eine große Gefahr. Auch für den ganz loyalen, da auch nur nach genauer Durchsuchung der Sendung, nach Prüfung der Papiere ꝛc. das kontrolierende Kriegsschiff sich davon überzeugen kann, daß die Ladung ernstlich nur wieder einer neutralen Adresse zugeführt werden soll. Immer wieder haben die neutralen Staaten den Versuch gemacht, durch sog. Koalitionen, Verträge, durch bewaffnete Bündnisse der Neutralen gegen diese Kriegsbedrängnisse des neutralen Seehandels einzuschreiten. Solange noch bei den Staaten selbst, wie im vorigen Jahrhundert, nicht volle Klarheit über die pflichtmäßige Stellung der Regierungen zur Neutralität bestand, konnten diese Bestrebungen keine ernsten Erfolge zeitigen; so lange war der Seekrieg der Seeraub Aller gegen Alle. Erst seit der Mitte des 19. Jahrhunderts, 1856, hat der Seehandel eine Besserung seiner Lage dadurch erfahren, daß man an die Stelle der Ratlosigkeit der früheren Staatspraxis einige

feste Regeln setzte, denen sich 1) der neutrale Handel anpassen konnte, ohne seine zu weit gehende Beeinträchtigung seines legitimen Verkehrs zu erleiden, und 2) ohne daß die kriegführenden Teile selbst wehrlos gegen dolose Eingriffe des neutralen Handels bleiben. Den gegenwärtigen Stand der ganzen Lehre und Staatspraxis in Bezug auf Neutralität und Schutz gegen Kontrebande hat der Staatssekretär Graf von Bülow in seiner meisterhaften Rede vom 19. Januar in gedrängter Darstellung in die Formel von sechs Sätzen gebracht, die er zutreffend als die herrschende Lehre und völkerrechtliche Ueberzeugung der Staaten bezeichnete. „Wir erkennen die Rechte an, heißt es da, welche das Völkerrecht den kriegführenden Parteien gegenüber dem neutralen Schiff, dem neutralen Handel, dem neutralen Verkehr wirklich einräumt. Wir verkennen nicht die Pflichten, welche der Kriegszustand dem neutralen Rheder, dem neutralen Kaufmann, dem neutralen Schiffe auferlegt. Aber wir verlangen, daß die Kriegführenden ihre Befugnisse nicht über die Grenzen der absoluten Kriegsnotwendigkeit ausdehnen. Wir verlangen, daß die kriegführenden Parteien die unveräußerlichen Rechte des legitimen Handels der Neutralen achten. Und wir fordern vor Allem, daß die kriegführenden Parteien ihr Recht der Untersuchung und der eventuellen Beschlagnahme des neutralen Schiffes und der neutralen Ware in einer Weise ausüben, welche den Notwendigkeiten der Aufrechterhaltung des neutralen Handels und normaler Beziehungen zwischen befreundeten und gesitteten Völkern entspricht."

Es erhebt sich daher auch dieser Sachlage gegenüber die Frage, welche Schutzmittel stehen dem deutschen Handel zu Gebote, um sich gegen die aus Seekrieg sich ergebenden Schäden zu schützen. Völkerrechtsgeschichte und Staatenpraxis geben hierauf nur die eine Antwort: die unabwendbaren Folgen des blutigen Zusammenstoßes zweier Kulturvölker muß der Handelsmann zur See genau ebenso tragen, wie der Landmann und Städter die unabwendbaren Härten jedes Krieges, die Störung der Friedensordnung, die Verschließung von Absatzgebieten 2c. unabwendbar tragen muß. Auch der neutrale Handelsmann kann nicht erwarten, daß ihm mitten im Kriegssturm eine stille Oase eingerichtet werde, von welcher aus er in klingender Münze als tertius gaudens die Früchte seiner Neutralität einziehen könnte. Soweit aber die Störungen und Härten abwendbar sind, sollte es das Reich mit aller Macht versuchen, auch hier für die bedrohten Interessen seiner Angehörigen mit ganzer Kraft einzutreten. Das einzige erfolgversprechende Mittel ist jedoch auch hier wieder die Steigerung unserer deutschen Flotte im Gleich-

maß zu den mächtig angewachsenen Seeinteressen Deutschlands.

Wir erheben diesen Wunsch frei von aller Parteieingenommenheit, nicht in kritikloser Hurrahstimmung, nicht auf ein gegebenes Signal zum Ausbruch einer geräuschvollen Massenbegeisterung, — sondern auf Grund ernster und gewissenhafter Prüfung der in Betracht kommenden idealen und materiellen Motive. Wir täuschen uns nicht über die Größe der Opfer, die an jeden von uns gestellt werden müssen, soll unser hohes Ideal allseitiger harmonischer Ausgestaltung der deutschen Wehrkraft gewonnen werden. Auch bei Aufrichtung der deutschen Sozialpolitik mit dem System umfassender Arbeiterrentenversicherung, da wurden die Propheten nicht müde, zu rufen, die finanzielle Aufgabe übersteige weitaus die materielle Leistungskraft der deutschen Völker. Und was hat das wirkliche Leben gezeigt? Daß wir das Geforderte nicht nur zu tragen stark genug waren, sondern daß wir nach angemessenen Erfahrungen, das Werk bald höher aufragend mächtiger noch ausbauen werden. Auch für das vorliegende neue Werk der Aufrichtung eines der Größe des deutschen Reiches und seiner handelspolitischen Weltmachtstellung angemessenen Kriegsflotte gilt genau dasselbe. Das jugendfrische deutsche Volk überläßt dem nachrückenden Geschlechte ein neues Werk zur Fortführung, zur Vollendung. Es werden sich immer kräftige Schultern finden, die die Lasten zu tragen vermögen und wir Lebenden erfüllen nur unsere sittliche Pflicht, wenn wir dem Führer der Nation unsere Bereitwilligkeit bekennen, die Lasten freudig auf uns zu nehmen:

Allezeit treu bereit, für des Reiches Herrlichkeit!

HARVARD LAW LIBRARY

FROM THE LIBRARY
OF
RAMON DE DALMAU Y DE OLIVART
MARQUÉS DE OLIVART

RECEIVED DECEMBER 31, 1911